Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11729**

18. Wahlperiode 29.03.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Kai Gehring, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Radverkehr konsequent fördern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In Deutschland fahren 50 Millionen Menschen Fahrrad, etwa 11 Millionen davon täglich. E-Bikes erhöhen den Radius des Rades und erschließen neue Zielgruppen. So wird Radfahren auch für weniger sportliche Menschen, in ländlichen Räumen sowie bergigen Regionen attraktiver. Die Fahrradwirtschaft und der Fahrradtourismus sichern in Deutschland knapp 300.000 Arbeitsplätze, viele davon im örtlichen Fachhandel (vgl. https://www.vsf.de/gesellschaft-und-umwelt/fuer-mehr-fahrrad/).

Mit dem Abschluss des Klimaschutzabkommens von Paris stellen sich der Verkehrspolitik in Deutschland gewaltige Herausforderungen. Mobilität muss neu gestaltet werden, damit der Verkehrssektor endlich seinen Beitrag leisten kann, um die vereinbarten Klimaziele zu erreichen. Der Radverkehr kann hierbei eine wichtige Rolle spielen, wenn die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen stimmen. Denn Radfahren ist emissionsfrei und leise. Wo Fahrräder gut und sicher unterwegs sein können, vermindern sie die Verkehrsdichte und reduzieren Staus und Abgase. Das ist nicht nur gut für die Luftreinhaltung in Städten, sondern bringt auch diejenigen besser voran, die auf das Auto angewiesen sind.

Städte wie Kopenhagen, Amsterdam oder Portland im US-Bundesstaat Oregon haben vorgemacht, dass sich die Lebensqualität erhöht, wenn die Stadtentwicklung auf mehr Radverkehr setzt. Radfahren hält die Menschen fit und senkt öffentliche Gesundheitsausgaben. Vergleichsweise sparsam ist das Fahrrad auch beim Unterhalt sowie den Kosten für seine Infrastruktur.

Nach einer aktuellen Umfrage des Umweltbundesamts wünscht sich die große Mehrheit der Menschen eine Verkehrspolitik, die in Städten stärker auf ÖPNV, Fuß- und Radverkehr setzt und sich weniger an den Bedürfnissen des Autoverkehrs ausrichtet. In Berlin-Brandenburg ist mehr als die Hälfte der ADAC-Mitglieder dafür, den Radverkehr zu stärken und ihm „wesentlich mehr Verkehrsraum“ zur Verfügung stellen. Der „Volksentscheid Fahrrad“ in Berlin ist ein Zeichen, dass die Menschen in den Städten einen Mobilitätswandel befürworten und hat deutschlandweit Signalwirkung.

Trotzdem genießen die Verkehrsmittel des Umweltverbunds bei der Bundesregierung keine Priorität. Anstatt den Radverkehr konsequent zu fördern und den Radfahrtrend sicher zu gestalten, schiebt die Bundesregierung Ländern und Kommunen einseitig die Verantwortung zu. Vor Jahren hat die Bundesregierung zwar den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) fortgeschrieben, aber eine engagierte Umsetzung sucht man vergeblich. Der Etat des Bundesverkehrsministeriums fließt weitgehend in den motorisierten Straßenverkehr und bei der Förderung der Elektromobilität beschränkt sich die Bundesregierung allein auf E-Autos. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 wurden keine konkreten Fahrradprojekte berücksichtigt.

Das Straßenverkehrsrecht ist veraltet und blockiert den Wandel der Mobilität. Die Radinfrastruktur befindet sich vielerorts in einem unzureichenden Zustand. Während für Autofahrer meist problemlos zu erkennen ist, wo gefahren werden muss, finden Radfahrer einen schwer verständlichen Flickenteppich von Führungsformen vor: Von schmalen Bordsteinradwegen mit oder ohne Benutzungspflicht über konfliktträchtige gemeinsame Geh- und Radwege bis hin zu häufig zugeparkten Schutzstreifen oder gänzlich fehlender Radinfrastruktur.

Die Kombination von lückenhafter Radinfrastruktur und komplizierten Radverkehrsregeln bremst den Radverkehr nicht nur aus, sondern ist auch brandgefährlich. Im Durchschnitt stirbt in Deutschland pro Tag etwa ein Radfahrer, alle sieben Minuten wird einer verletzt. Im Unterschied zum Autoverkehr ist die Zahl der verunglückten Radfahrer in den letzten Jahren nicht zurückgegangen. Die Hälfte aller Radfahrerinnen und Radfahrer fühlt sich im deutschen Straßenverkehr nicht sicher. Ein besonders hohes Unfallrisiko besteht für Ältere: Zwischen 1991 und 2015 hat sich die Zahl der über 65-jährigen verunglückten Radfahrer mehr als verdoppelt. Bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen ist in 75 Prozent der Fälle der Autofahrer schuld, bei den Lkw sind es sogar 80 Prozent. Etliche dieser Kollisionen ließen sich durch eine bessere Infrastruktur und moderne Technik verhindern. Daher fordern inzwischen auch Autoclubs und der Deutsche Verkehrsgerichtstag ein besseres Radwegenetz und eine neue Verkehrsplanung (http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_55_vgt.pdf).

Radfahren in Deutschland darf keine Abenteuerlust erfordern und muss für alle Menschen leichter, bequemer und sicherer werden. Dafür muss die Bundesregierung stärker als bisher Verantwortung übernehmen und den Radverkehr in Zusammenarbeit mit den Ländern und Kommunen konsequenter fördern. Denn sie ist für Klima- und Umweltschutz sowie für die Verkehrssicherheit zuständig. Die Bundesregierung muss die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen auf den Prüfstand stellen und sich stärker am Ausbau der Radinfrastruktur sowie der Mobilitätsbildung beteiligen, damit auch Kinder und ältere Menschen sicher Radfahren können. Es braucht ein intuitiv verständliches, durchgängiges Radverkehrssystem mit großzügigen Abmessungen, das dem wachsenden Radverkehr gerecht wird. Radverkehrsförderung darf nicht zulasten des Fußverkehrs gehen, sondern muss für eine Gleichberechtigung der Verkehrsarten sorgen und vernetzte Mobilität fördern. Die Bundesregierung muss die positive Entwicklung des Radverkehrs der letzten Jahre aufgreifen und die Potenziale des Fahrrads für ein klima- und menschenfreundliches Mobilitätssystem ausschöpfen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1.) durch folgende Maßnahmen den Ausbau einer sicheren Fahrradinfrastruktur voranzutreiben:

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

a. die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA 2010) als verbindlichen Qualitätsstandard für mit Bundesmitteln finanzierte Radwege definieren und dessen Einhaltung kontrollieren;

b. regelmäßig und bundeseinheitlich den Zustand der Radwege in der Baulast des Bundes erfassen;

c. Lücken bei länderübergreifenden Radverkehrsanlagen in der Baulast des Bundes untersuchen, sukzessive schließen und in Zusammenarbeit mit den Ländern und Kommunen den Finanzbedarf für die Investitionen in die Radinfrastruktur in den kommenden zehn Jahren ermitteln;

d. im Haushaltsentwurf des Verkehrsressorts 200 Millionen Euro pro Jahr für Radwege an Bundesstraßen einstellen;

e. im Haushaltsentwurf des Verkehrsressorts 100 Millionen Euro pro Jahr für die Mitfinanzierung von Radschnellwegen einstellen und in Absprache mit den Bundesländern bundeseinheitliche Standards für Radschnellwege definieren;

f. sich stärker an der Gemeindeverkehrsfinanzierung beteiligen, den Umweltverbund stärker unterstützen und die Mittelzuweisung auf den Radverkehr ausdehnen;

2.) durch folgende Maßnahmen das Straßenverkehrsrecht zu modernisieren:

a. eine umfassende Novelle der Straßenverkehrsordnung entwerfen und stärker an öffentlichem Verkehr, Rad- und Fußverkehr sowie weiteren umweltfreundlichen Mobilitätsformen ausrichten;

b. sich auch auf europäischer Ebene für verpflichtende Abbiegeassistenzsysteme für LKW einsetzen;

c. radfahrenden Kindern unter zehn Jahren und ihren Aufsichtspersonen die Wahlfreiheit geben, ob sie gemeinsam auf Radwegen oder auf dem Gehweg fahren;

d. Kommunen ermöglichen,

i. innerorts auf allen Straßen eigenständig und unbürokratisch über die Einführung von Tempo 30 zu entscheiden;

ii. einen Rechtsabbiegepfeil für Radfahrende einzusetzen, um Abbiegeunfälle zu verhindern und den Verkehrsfluss zu erhöhen;

iii. geeignete Radschnellwege sowie gut ausgebaute außerörtliche Radwege für S-Pedelecs freizugeben;

e. den bereits vor Jahren abgeschlossenen Modellversuch „Schutzstreifen außerorts“ umgehend abschließend bewerten und bei positivem Ergebnis die Markierung von Schutzstreifen außerorts ermöglichen;

3.) den nationalen Radverkehrsplan konsequent umzusetzen und um das Ziel zu ergänzen, den Radverkehrsanteil in Deutschland bis zum Jahr 2030 auf 25 Prozent aller Wege zu erhöhen;

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

4.) ein zeitlich befristetes Förderprogramm für E-Lastenrad-Sharing-Konzepte aufzulegen, das den Aufbau von bis zu 2.000 E-Lastenrad-Verleihstationen und die Anschaffung von insgesamt bis zu 10.000 E-Lastenrädern, die einer unbestimmten Anzahl von Nutzern zur Verfügung stehen, mit 1.000 Euro je E-Lastenrad unterstützt;

5.) die Deutsche Bahn AG als ihr Eigentümer zu verpflichten, in allen ihren Zügen die Fahrradmitnahme zu ermöglichen und darauf hinzuwirken, dass insbesondere an Bahnhöfen mehr sichere Abstellanlagen und Fahrradverleihsysteme entstehen;

6.) den Beschäftigten des Bundes die Nutzung von Dienstfahrrädern und Dienstradleasing zu ermöglichen.

Berlin, den 7. März 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

zu 1.) Eine flächendeckende intakte Radinfrastruktur und Radschnellwege sind eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen. Mehrinvestitionen in eine bessere Radinfrastruktur sind auch nötig, weil die Elektrifizierung das Fahrrad schneller macht und Lastenräder breitere Wege benötigen. Die ERA 2010 würde als verpflichtender Qualitätsstandard für mit Bundesmitteln finanzierte Radwege für sichere, komfortable und einheitliche Radwege an den Bundesstraßen sorgen. Sichere und komfortable Radwege werden freiwillig genutzt und benötigen keine Benutzungspflicht.

Im Gegensatz zu Bundesstraßen und Schienenwegen unternimmt die Bundesregierung bei Radwegen in ihrer Baulast keine Zustandserfassung und ermittelt keine Investitionsbedarfe. Im NRVP hat die Bundesregierung angekündigt, die Lücken im länderübergreifenden Radverkehrsnetz zu ermitteln und zu schließen sowie in Zusammenarbeit mit den Ländern und Kommunen den Finanzbedarf für die Investitionen in die Radinfrastruktur in den kommenden 10 Jahren zu untersuchen (vgl. NRVP S. 19, 62).

Für Autobahnen und Bundesstraßen hat die große Koalition 2016 über sechs Milliarden Euro bereitgestellt. Für Radwege an Bundesstraßen stellte sie mit 98 Millionen Euro weniger als im Jahr 2002 bereit. Eine schrittweise Erhöhung dieser Mittel auf 200 Millionen Euro pro Jahr ist nötig, um die Radinfrastruktur auszubauen und im Rahmen einer bundesweiten Netzplanung überregionale Radverkehrsverbindungen zu errichten. Neben unmittelbar an Bundesfernstraßen gelegenen Radwegen, kann die Bundesregierung auch funktional einer Bundesstraße zugeordnete Radwege finanzieren.

Radschnellwege können Straßen entlasten und Staus vermeiden. Eine Befragung der Bundesländer hat den Bedarf von mindestens 83 Radschnellwegen ermittelt, die durchschnittlich 15 Millionen Euro kosten und 21 Kilometer lang sind (vgl. BT-Drs. 18/11223). Das bekannteste Beispiel ist der RS1 von Duisburg nach Hamm mit einer geplanten Länge von 100 Kilometern und Kosten von 184 Millionen Euro. Die Erhöhung der Mittel des Bundes für Radschnellwege von 25 auf mindestens 100 Millionen Euro pro Jahr würde der dynamischen Bedarfsentwicklung gerecht und eine zügige Umsetzung von Radschnellwegprojekten ermöglichen. Norwegen investiert bei nur fünf Millionen Einwohnern jährlich deutlich mehr als 100 Millionen Euro in Radschnellwege, um Mobilität ohne weiteren Autowachstum sicherzustellen.

In Ballungszentren ereignen sich viele schwere Fahrradunfälle. In ihrer Verantwortlichkeit für die Verkehrssicherheit und den Klimaschutz kann die Bundesregierung Kommunen unterstützen, gefährliche Verkehrsführungen zu

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

beheben, sich stärker an der Gemeindeverkehrsfinanzierung beteiligen und die zweckgebundenen Mittelzuweisungen auf den Radverkehr ausdehnen.

zu 2.) Das deutsche Straßenverkehrsrecht ist in einer Zeit entstanden, in der die Vorfahrt für das Auto als fortschrittlich galt. Eine umfassende Reform der StVO ist nötig, weil der Rechtsrahmen dem Mobilitätsverhalten der Menschen nicht mehr entspricht. Im NRVP hat die Bundesregierung angekündigt, den Rechtsrahmen im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Förderung des Radverkehrs zu überprüfen (vgl. NRVP, S.26).

Tempo 30 erhöht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer, vermindert Lärm und sorgt für einen besseren Verkehrsfluss. Ab Tempo 30 steigt die Unfallschwere dramatisch an. Daher sollten die Kommunen innerorts überall eigenständig und unbürokratisch über die Einführung von Tempo 30-Geschwindigkeitsbegrenzungen entscheiden können. Die von Bundesregierung und Bundesrat Ende 2016 beschlossene Änderung der StVO erleichtert Kommunen lediglich die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen vor speziellen Einrichtungen wie Grundschulen und Altenheimen.

Abbiegeunfälle von Lkw, Bussen und Pkw unter Missachtung der Vorfahrt von Radfahrern und Fußgängern haben schwerste Folgen: 90 Prozent der Unfallopfer sterben oder erleiden schwere Verletzungen. Herkömmliche Sicherheitsmaßnahmen wie zusätzliche Spiegel oder ein seitlicher Unterfahrschutz zeigen keine große Wirkung. Ein Abbiegeassistent für Lkw könnte mehr als 40 Prozent aller Unfälle mit Radfahrern und Fußgängern verhindern (https://udv.de/de/nutzfahrzeuge/lkw/abbiegeassistent-fuer-lkw). Im NRVP hat die Bundesregierung angekündigt, darauf hinzuwirken, dass die Kfz-Hersteller Abbiegeassistenz-Systeme frühzeitig vor Inkrafttreten einer Ausrüstungspflicht in ihre Fahrzeuge einbauen (vgl. NRVP, S.34).

Ein Rechtsabbiegepfeil nur für Radfahrer kann dazu beitragen, Abbiegeunfälle zu verhindern und den Verkehrsfluss zu erhöhen. Er verringert die Wahrscheinlichkeit, dass Radfahrende von Kfz-FahrerInnen im toten Winkel übersehen werden. Dabei muss sichergestellt sein, dass der Fußverkehr immer Vorrang hat. In Frankreich, Belgien, den Niederlanden und der Schweiz hat sich der Rechtsabbiegepfeil für Radfahrer bereits bewährt. In Deutschland gibt es nicht nur Unterstützung aus der Fahrradszene, sondern auch in der Bevölkerung und aus den Reihen der Polizei.

Damit Kindern das Radfahren beigebracht werden kann und Eltern und Kinder unkompliziert und sicher zusammen Fahrradfahren können, müssen sie die Möglichkeit haben, auf einer Fahrbahn unterwegs zu sein. Grundvoraussetzung hierfür ist eine familienfreundliche Infrastruktur sowie familienfreundliche Verkehrsregeln. Gemäß der Änderung der StVO vom 14. Dezember 2016 dürfen Kinder unter acht Jahren gemeinsam mit einer Aufsichtsperson auf Gehwegen und baulich von der Straße getrennten Radwegen fahren. Auf Radfahr- und Schutzstreifen dürfen sie jedoch nicht gemeinsam fahren.

Die Kommunen kennen die Verkehrslage vor Ort im Detail und können am besten beurteilen, ob ein Radschnellweg oder gut ausgebauter außerörtlicher Radweg für schnelle Pedelecs freigeben werden sollte.

Schutzstreifen können dazu beitragen, kurzfristig eine Verbesserung der Radverkehrsbedingungen zu erzielen. Außerorts sind Schutzstreifen verboten, ohne dass es hierfür belastbare Gründe gibt (vgl. http://www.agfk-niedersachsen.de/arbeitsgruppen/schutzstreifen-ausserorts.html). Schutzstreifen sind außerorts relevant, weil sie günstiger sind als getrennte Radwege und getrennte Radwege aus technischen oder umweltrechtlichen Gründen außerorts oft nicht in Frage kommen. Die Bundesregierung hat im Jahr 2013 den "Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und die Attraktivität im Radverkehrsnetz" angestoßen. Obwohl der Modellversuch bereits im Dezember 2014 abgeschlossen wurde, liegen weder ein Abschlussbericht vor noch Informationen über die Konsequenzen aus dem Versuch vor.

Zu 3.) Der am 6. September 2012 von der Bundesregierung beschlossene NRVP 2020 (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf?__blob=publicationFile) kündigt eine Reihe von Maßnahmen an, um den Radverkehr in Deutschland sicherer und attraktiver zu machen. Bislang wurde davon nur wenig umgesetzt. Ausstehend sind beispielsweise die Grundlagenuntersuchung zur Situation der Radverkehrsförderung in Deutschland, die Erstellung einer Radnetzkarte aus der die länderübergreifenden Lücken im Radverkehrsnetz ersichtlich werden oder die Untersuchung des Finanzbedarfs für die Investitionen in die Radinfrastruktur in den kommenden 10 Jahren (vgl. BT-Drs. 18/11297). Der NRVP enthält eine vage Aussage, dass bis 2020 15 Prozent aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden könnten. Die Ergänzung des NRVP um konkrete Ziele, Zwischenziele und Monitoringmaßnahmen ist

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

nötig. In den Niederlanden hat die systematische Radförderung dazu geführt, dass dort mehr als ein Viertel aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden.

Zu 4.) Lastenräder sind vielfältig einsetzbar und bieten große Potentiale für einen nachhaltigen städtischen Gütertransport. Schon heute werden Lastenräder mancherorts erfolgreich eingesetzt, um Pakete direkt an die Haustür zu liefern und Wochenendeinkäufe zu erledigen. Eine Studie im Auftrag der EU hat ermittelt, dass die Hälfte aller Transporte in europäischen Innenstädten von Lastenrädern übernommen werden könnte (http://cyclelogistics.eu/docs/111/D6_9_FPR_Cyclelogistics_print_single_pages_final.pdf). Für diejenigen, die ein Lastenrad nur gelegentlich nutzen möchten, sind Sharing-Konzepte besonders interessant. Nach einer Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt stellt der hohe Anschaffungspreis insbesondere elektrisch unterstützter Lastenräder eine erhebliche Marktzugangsbarriere dar. Durch ein zeitlich befristetes Bundesprogramm für die Umsetzung von Sharing-Konzepten und den Aufbau einer Verleih-Infrastruktur könnten mehr Menschen E-Lastenräder nutzen.

Zu 5.) Eine gute Verknüpfung von Rad- und öffentlichem Verkehr ist gerade für ländliche Räume wichtig und kann die Belastungen, die tägliches Pendeln mit dem Pkw hervorruft, vermindern. Deutschlandweit steigt der Anteil der Wege, bei denen der öffentliche Verkehr mit dem Fahrrad kombiniert wird. Die Deutsche Bahn verkaufte im Fernverkehr 2016 dreißig Prozent mehr Fahrradtickets als noch 2013. Ab 2017 können in neuen ICEs erstmals Fahrräder mitgenommen werden. In älteren ICEs bleibt die Fahrradmitnahme jedoch ausgeschlossen. Neben Mitnahmemöglichkeiten in Verkehrsmitteln sind öffentliche Fahrradverleihsysteme und sichere Radabstellanlagen wichtig, besonders an zentralen Umsteigeplätzen. Leihfahrräder können räumliche und zeitliche Lücken im ÖPNV-Angebot schließen. Eine Studie des InnoZ hat ermittelt, dass an einem Drittel aller Berliner Bahnhöfe die vorhandenen Radstellplätze überlastet sind (https://www.innoz.de/en/node/1579).

Zu 6.) Mehr als die Hälfte der Arbeitswege in Deutschland sind unter zehn Kilometer lang. Für diese Weglänge sind Fahrrad und Pedelec die schnellsten Verkehrsmittel (https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/hgp_e-rad_macht_mobil_-_pelelecs_4.pdf). Beschäftigte, die mit dem Rad zur Arbeit fahren, sind seltener krank und verringern sowohl für Unternehmen als auch für die Allgemeinheit die Gesundheitsausgaben. Trotzdem nutzen zwei Drittel der Menschen das Auto für den Arbeitsweg und nur knapp jeder Zehnte das Fahrrad. Im NRVP ruft die Bundesregierung die Arbeitgeber auf, „im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements nicht zuletzt die Fahrradnutzung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu fördern“ (vgl. NRVP S. 53). Gleichwohl hat die Bundesregierung die Anzahl der Diensträder in ihren Ministerien zwischen Juni 2013 und Oktober 2016 um 85 Prozent verringert und verwehrt den Beschäftigten des Bundes die Möglichkeit über Dienstradleasing von der seit 2012 bestehenden steuerlichen Privilegierung von Diensträdern zu profitieren (vgl. BT-Drs. 18/10085).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.